

CH_VB 93.3428 vom 17. Juni 1994

Bundesverwaltung, 1994-06-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3428

FR: CH_VB 93.3428 du 17 juin 1994

IT: CH_VB 93.3428 del 17 giugno 1994

Erwägungen

E. 17

juin 1994 Mitunterzeichner - Cosignataires: Aguet, Bäumlin, Bodenmann, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Caspar-Mutter, Danuser, Eggenberger, Fankhauser, von Feiten, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Meyer Theo, Rechsteiner, Ruffy, Steiger Hans, Zbinden, Züger (27) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. Mai 1994 Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 mai 1994 Die Entwicklungsangaben des Interpellanten beruhen auf veralteten und nicht gesicherten Grundlagen. Nach offiziellen Statistiken liegt das Transit-Minus auf der Schiene für die Periode 1990-1993 bei 11 Prozent und nicht bei 24 Prozent Auch der Gütertransitverkehr auf der Strasse ist gemäss letztem Wissensstand nicht um 40 Prozent, sondern lediglich um 24 Prozent angestiegen. Zudem ist die gewählte Zeitspanne von 3 Jahren für die weitere Entwicklung des Gütertransitverkehrs nicht als repräsentativ zu betrachten. In einer Rezession wird das Wachstum des Güterverkehrs verlangsamt Dadurch entstehen freie Kapazitäten im Transportgewerbe, wodurch ein härterer Wettbewerb ausgelöst wird. Als Folge davon sinken die Transportpreise. Da der Strassentransport sowohl bezüglich der Arbeitsbedingungen (inklusive Lohnniveau) als auch bezüglich der Preisgestaltung einen grösseren Spielraum hat als die Bahn, kann er Marktanteile gewinnen. Die grössere Flexibilität des Strassentransportgewerbes ist u. a. durch die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr bedingt, d. h., der Strassenverkehr trägt nicht die gesamten Kosten, die er verursacht (externe Kosten). Diese Entwicklung eines kurzfristigen Rückganges des Gütertransitverkehrs auf der Schiene hat sich bereits in den achtziger Jahren gezeigt Aufgrund der Erfahrungen dieser Periode kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass nach einem derartigen Einbruch mit einem starken Anstieg der Güterverkehrsmenge auf der Schiene zu rechnen ist Dies wird dadurch bestätigt, dass der Trend bezüglich Wachstum der Güterverkehrsmenge auf der Schiene dieses Jahr bereits wieder steigend ist Im übrigen hat die Annahme der Alpen-Initiative und der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe am 20. Februar dieses Jahres eine grundlegende Änderung der Situation zur Folge. Das Schweizervolk hat entschieden, dass binnen zehn Jahren deralpenquerende Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern ist, und hat gleichzeitig die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe befürwortet Wie der Bundesrat bereits mehrfach betont hat, wird man danach streben, den Umlagerungsauftrag in einer Weise zu erfüllen, die sowohl den Zielen der neuen Verfassungsbestimmung als auch den bestehenden internationalen Verpflichtungen Rechnung trägt und Diskriminierungen verhindert Die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe stellt ein wichtiges Instrument zur diskriminierungsfreien Umsetzung der Ziele der Alpen-Initiative dar. Die zehnjährige

Übergangsfrist bietet die Möglichkeit einer schrittweisen Umsetzung. Bereits kurz nach der Abstimmung vom 20. Februar 1994 sind die entsprechenden Aufträge an die Verwaltung ergangen. Bezüglich Umlagerungsauftrag sind zurzeit unter der Federführung des EVED verschiedene interdépartementale Arbeitsgruppen daran, ein Umsetzungskonzept auszuarbeiten und dem Bundesrat bis zum Herbst ein Aussprachepapier über die Stossrichtungen der Umsetzung vorzulegen. Es gilt nun, sorgfältige konzeptionelle Arbeit zu leisten und auch neue Ideen zu sammeln und zu prüfen. Es handelt sich im übrigen nicht nur um verwaltungsinterne Arbeiten. Auch die Initianten, die Kantone und weitere interessierte Kreise aus Wirtschaft, Transportgewerbe und Verbänden werden zu Hearingssitzungen begrüsst. Zu den einzelnen Fragen (unter Berücksichtigung der aktuellen Situation nach Annahme der Alpen-Initiative):

1. Die Annahme der Alpen-Initiative hat zur Folge, dass im Rahmen von deren Umsetzung eine Gesamtanalyse der Situation in bezug auf verkehrspolitische Lenkungsinstrumente vorgenommen wird. Die Realisierung des Umlagerungsauftrages soll primär mit marktwirtschaftlichen Instrumenten geschehen. Es gilt nun, alle in Frage kommenden Massnahmen zu prüfen. Dabei steht nach der Annahme des Verfassungsartikels 36quater selbstverständlich die Einführung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Vordergrund. Diese Abgabe soll, möglichst in Koordination mit der Entwicklung in der EU, so rasch wie möglich, unter Umständen schrittweise, eingeführt werden. Aus diesem Grund ist man zurzeit daran, so rasch wie möglich eine Vernehmlassungsvorlage zu einem neuen Bundesgesetz für die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe auszuarbeiten. Im Rahmen der nun aufgenommenen Abklärungen in bezug auf die modernisierte Schwerverkehrsabgabe müssen unter anderem verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten, die Abgabeobjekte, die Abgabenhöhe, die Auswirkungen der Abgabe auf das Lastwagengewerbe und den Modalsplit, die gesamtwirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, die Umweltauswirkungen, der Beitrag zur Erfüllung der Ziele der Alpen-Initiative, die Evaluation technischer Systeme und die internationale Koordination auf politischer, rechtlicher und technischer Ebene untersucht und bewertet werden. Dies gilt auch in bezug auf die Prüfung anderer marktgerechter Massnahmen.
2. Selbstverständlich wird im Rahmen der Umsetzungsarbeiten auch der Einfluss der Annahme der Alpen-Initiative auf die zu erwartende Auslastung der Neat überprüft. Gemäss Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 prüft der Bundesrat mit jeder Beanspruchung einer neuen Kredittranche die Kostenentwicklung der Neat-Arbeiten und orientiert die eidgenössischen Räte über die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung. Zurzeit ist die Verwaltung daran, die Anträge betreffend Vorprojektentscheid an den Bundesrat auf Ende 1994/Anfang 1995 vorzubereiten. Darin werden voraussichtlich auch Angaben in bezug auf die zu erwartende Auslastung enthalten sein. Parallel dazu wird die Botschaft für den 2. Verpflichtungskredit Alptransit vorbereitet, welche das Thema Wirtschaftlichkeitsrechnung ebenfalls behandeln wird.
3. Auch diese Frage ist im Rahmen der Umsetzung der Alpen-Initiative zu prüfen, weshalb wir auf unsere Antwort zu Frage 1 verweisen.
4. Der Bundesrat ist gewillt, dass Transitabkommen mit der EU einzuhalten. Im übrigen herrschen im Vergleich zu Österreich unterschiedliche Bedingungen. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen hat die EU jedoch ausdrücklich anerkannt, dass der Alpenraum eines besonderen Schutzes bedarf. Mit der Übergangslösung im kombinierten Verkehr, mit dem Überlaufmodell im Strassentransit sowie der Realisierung der Neat erfüllt die Schweiz ihre Verpflichtungen.

Der Bundesrat erwartet, dass die EU ihrerseits ihre Verpflichtungen aus dem Transitabkommen erfüllt. Präsidentin: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nur teilweise befriedigt und verlangt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen Verschoben - Renvoyé offensichtliche Mehrheit Minderheit

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Strahm Rudolf Rückgang des Gütertransitverkehrs auf der Schiene Interpellation Strahm Rudolf Diminution du trafic marchandises de transit par chemin de fer In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3428 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 17.06.1994 - 08:00 Date Data Seite 1237-1238 Page Pagina Ref. No

E. 20

024 229 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.